



HAL
open science

Aux racines de la mobilité en sciences sociales.

Caroline Gallez, Vincent Kaufmann

► **To cite this version:**

Caroline Gallez, Vincent Kaufmann. Aux racines de la mobilité en sciences sociales.. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Presses Universitaires de Rennes, pp.41-55, 2009, Histoire. halshs-00570341v2

HAL Id: halshs-00570341

<https://shs.hal.science/halshs-00570341v2>

Submitted on 26 Jan 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aux racines de la mobilité en sciences sociales
Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine

Caroline Gallez, Université de Paris-Est, LVMT
Vincent Kaufmann, École Polytechnique et Fédérale de Lausanne, LaSUR

Chapitre paru dans Flonneau M. & Guigueno V., 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 41-55

Introduction

Depuis une quinzaine d'années, une profusion d'auteurs s'intéresse à la question des mobilités spatiales. Les travaux de Manuel Castells (1996) sur la société des réseaux, ceux de Luc Boltanski et d'Eve Chiapello (1999) ou encore les réflexions de Zygmunt Bauman (2000) ou de John Urry (2000) traitent des conséquences de la croissance de ces mobilités sur les dynamiques sociales ou le devenir des sociétés nationales. Certains de ces auteurs voient dans l'utilisation croissante et complexe des potentiels offerts par le développement des réseaux de transports et de communication la preuve que nous serions entrés dans l'ère de la mobilité généralisée, un monde où les flux se trouveraient à la base de nouvelles interactions sociales, voire remettraient en cause le concept même de société (Urry, 2000). L'actualité des enjeux de développement durable n'a fait que renforcer l'importance des controverses idéologiques, autour de la question de la régulation des mobilités motorisées, notamment.

L'omniprésence de ce thème, quoique porteuse de renouvellements conceptuels et méthodologiques, n'a semble-t-il pas totalement érudé un certain nombre d'imprécisions, de points aveugles, qui continuent d'alimenter les débats scientifiques. Selon Michel Lussault (2004), deux travers biaisent les approches scientifiques de la mobilité : certaines réflexions l'utilisent comme un indice, un révélateur de processus plus généraux tels que la mondialisation, l'essor du capitalisme, l'individuation, ou la modernité, plaçant au second plan la mobilité comme acte et comme expérience ; d'autres considèrent la mobilité uniquement sous l'angle des déplacements physiques, en réduisant ainsi la complexité, et par là-même, la portée.

Les disputes autour de la thèse de la mobilité généralisée sont d'autant plus vives – et prometteuses – qu'elles proviennent de deux disciplines particulièrement concernées par cette question dans leurs fondements conceptuels, et jusque-là peu impliquées dans ce champ : la sociologie et la géographie. Face à l'augmentation des flux, à la globalisation des échanges, au développement de la connexité, les sociologues comme les géographes se trouvent en effet confrontés à la fragilisation, sinon à la disparition potentielle de leurs objets traditionnels : les sociétés pour les premiers, les territoires pour les seconds.

Dans ce contexte d'émulation autour des questions de mobilité, la situation des historiens apparaît paradoxale : plutôt absents de ces réseaux, leur discipline est cependant régulièrement convoquée pour administrer la preuve des tournants en cours. C'est pourquoi il nous est apparu particulièrement stimulant d'opérer un détour par l'histoire afin d'essayer de clarifier l'origine et la portée des controverses dont elle fait actuellement l'objet. C'est à une ébauche de l'histoire de la notion de mobilité à travers ses usages dans le champ scientifique que nous nous employons ici - ébauche car il conviendrait d'approfondir et de compléter cette réflexion (certaines approches, consacrées à la mobilité résidentielle ou à l'étude des migrations ne sont presque pas abordées ici), et de lui donner l'épaisseur qui sied à l'analyse historique.

Dans cette perspective, nous proposons de restituer brièvement le mouvement opéré par la recherche sociologique sur la mobilité urbaine, des travaux fondateurs à la partition en champs, puis à la redécouverte de l'importance d'une vision systémique globale de la mobilité pour

comprendre les dynamiques sociétales à l'œuvre dans les sociétés occidentales. En conclusion, nous esquisserons quelques débats et controverses que la profondeur temporelle permet d'éclairer concernant les conséquences sociétales des mobilités.

1. La genèse des travaux sur la mobilité en sociologie

La tradition sociologique s'est intéressée à la mobilité sous deux angles complémentaires : l'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social d'une part, et l'analyse des migrations d'autre part. Ces deux conceptions montrent que la mobilité fut d'abord appréhendée comme le mouvement entre des ensembles (États, institutions, groupes d'individus, classes sociales) essentiellement considérés à partir de ce qui fait leur stabilité et leur intégration (Bourdin, 2005).

1.1. Sorokin et la formalisation des concepts de la mobilité sociale

En 1927, le chercheur russe-américain Pitirim Alexandrovitch Sorokin publie en aux États-Unis un ouvrage intitulé « Social Mobility », dans lequel il pose les concepts fondateurs pour l'analyse de la mobilité sociale, définie comme « le phénomène de déplacements d'individus dans l'espace social ». Il différencie ainsi deux types de mouvements :

- la *mobilité verticale*, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle sociale, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant ;
- la *mobilité horizontale*, qui désigne un changement de statut ou de catégorie sociale n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale (par exemple, l'évolution de la structure familiale liée à un divorce ou à un mariage, le changement d'appartenance à un groupe religieux ou politique, ou encore un changement d'emploi à niveau de qualification et de rémunération identiques).

Dans la conception de Sorokin, le terme de mobilité suppose que certains éléments (des individus, des groupes d'individus, des institutions) sont situés dans le temps et dans l'espace. Si la mobilité peut impliquer un mouvement géographique, le déplacement dans l'espace physique n'a de signification qu'à travers le changement de statut, de position dans l'espace social qu'il révèle ou implique. Par analogie avec la mécanique, la mobilité sociale débouche sur l'analyse de trajectoires effectuées par les individus sous l'action de champs de forces sociales (Merllie et Prévot, 1997).

L'une des caractéristiques majeures des réflexions sociologiques sur la mobilité est de privilégier la dimension sociale de l'analyse, en laissant presque totalement de côté les réflexions sur l'espace. Jusqu'à une période très récente, la mobilité en sociologie fut entendue dans le sens de mobilité sociale, en référence aux concepts fondateurs définis par Sorokin. Néanmoins, les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930 échappent partiellement à ce cloisonnement, en situant l'analyse des mobilités urbaines (résidentielles et quotidiennes) dans un cadre d'analyse à la fois non statique et spatial.

1.2. L'École de Chicago et la mobilité comme facteur de désorganisation sociale

Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'École de Chicago, l'espace ne constitue ni un facteur explicatif, ni l'objet principal d'analyse. L'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. L'espace urbain est le reflet de processus ou de mécanismes qui sont de nature sociale, une sorte d'indicateur privilégié ou de révélateur de phénomènes difficilement mesurables. Il est également un facteur de contexte particulier, susceptible de favoriser l'émergence de relations sociales, ou d'en contraindre l'évolution. Ainsi la mobilité résidentielle, le déménagement d'un quartier à l'autre, dont l'opportunité dépend largement de la mobilité sociale, n'est pas indépendant de sa localisation : le fait d'avoir habité quelque part pèse sur l'itinéraire résidentiel ultérieur (Grafmeyer et Joseph, 1979).

La mobilité géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, constitue l'un des aspects du mode de vie urbain. « *Les transports et les communications, les journaux et la publicité, les édifices en acier et les ascenseurs – toutes choses, en fait, qui tendent à accentuer en même temps la concentration et la mobilité des populations urbaines – sont les facteurs principaux de l'organisation écologique de la ville* », écrit Park en 1925. Mais l'une des originalités de l'approche de Chicago tient probablement au fait que le processus d'urbanisation comme les mobilités sont pensés comme des facteurs de désorganisation, de rupture de l'équilibre. Concevoir la mobilité comme « poulx de l'agglomération » est une manière pour Burgess de s'attacher à la traduction spatiale des transformations urbaines. C'est aussi ne pas réduire la mobilité aux mouvements de pure routine, comme les déplacements pendulaires, qui ne manifestent rien d'autre que la stabilité (Grafmeyer et Joseph, 1979). Park explicite l'approche de Burgess : « La mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace, et que tout changement social, y compris celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale ». Pour Park, la mobilité est à la fois un facteur d'enrichissement et de diversification des expériences individuelles, comportant par essence un risque de déstabilisation (Fol, 2005).

Un certain nombre d'interprétations tirées des écrits de Park ou de Burgess ont mis l'accent sur le côté idéologique, voire moral, de cette approche de la mobilité urbaine. Pierre Lannoy (2003) cependant réfute l'hypothèse selon laquelle « l'indignité sociologique » du développement de l'automobile, phénomène contemporain des travaux de l'École de Chicago et pourtant étrangement laissé de côté par eux, serait due à des raisons morales - par exemple à la crainte que le développement de la motorisation n'entraîne une dégénérescence urbaine en détruisant ce qui était au fondement de la ville, à savoir la résidence. Il montre au contraire que l'absence de constitution de l'automobile comme objet de recherche tient à un partage des tâches avec une science en cours de constitution, la science des trafics, qui va fonder une nouvelle tradition de l'analyse des mobilités urbaines, entièrement dévolue à la dimension spatiale.

2. Vers une partition spatio-temporelle des catégories d'analyse

Dès les années 1950, l'analyse de la mobilité sociale s'est autonomisée pour devenir un des domaines de recherche constitué les plus classiques de la sociologie, en emportant avec elle la définition de la mobilité comme changement d'état, de rôle ou de position, et en laissant largement de côté l'espace.

Parallèlement, l'analyse de la mobilité spatiale s'est déployée en relation avec la croissance rapide des flux automobiles, mettant au second plan la notion de mobilité comme changement au profit d'une définition des mouvements plus strictement spatiale.

2.1 De la science du trafic à l'évaluation socio-économique des infrastructures

Pierre Lannoy (2003) revient sur l'échec d'une thèse soutenue en 1926 par un certain J. H. Mueller au sein de l'École de Chicago, échec qu'il attribue en particulier au manque de convergence avec l'entreprise scientifique des chercheurs chicagolais – en particulier le défaut d'études empiriques qui constituent la base de l'approche méthodologique préconisée par Park et ses successeurs. Mais surtout, le choix des chercheurs de Chicago s'expliquerait selon Lannoy par une logique de partage des périmètres de recherche : l'automobile fait à la même époque l'objet d'un investissement central par la science du trafic, discipline en cours de constitution aux États-Unis, qui développe d'ailleurs une démarche proche de celle des sociologues de l'École de Chicago. Ces derniers leur délèguent dès lors d'autant plus volontiers la recherche sur l'automobile qu'ils se satisfont de leurs productions et n'expriment pas, à l'instar de Mueller, le besoin d'investir eux-mêmes le terrain.

L'émergence de la science du trafic est concomitante de l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les années 1910-1920 aux États-Unis, et après la seconde guerre mondiale en Europe. Dans les années 1950 et 1960, les outils et modèles de simulation des circulations mis au

point par les ingénieurs américains seront importés dans plusieurs pays européens. Le lien entre l'évolution des problématiques relatives à la circulation urbaine (de la réglementation à la régulation), le rôle de commanditaire des élites urbaines et l'institutionnalisation de la science du trafic ressort particulièrement de l'étude de circulation confiée en 1926 par la Chicago Association of Commerce à McClintock, l'un des fondateurs de la nouvelle discipline, la CAC estimant en effet que la circulation routière est « *un problème d'économie et d'ingénierie et non un objet de politique législative* » (Lannoy, 2003). En France, l'institutionnalisation de ces approches et la constitution d'un secteur de recherche dédié aux transports souligne le rôle de l'État et de ses services, et s'appuie notamment sur les compétences du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Quoique fortement activée par la généralisation de la croissance automobile, la production scientifique dans le champ des transports lui est largement antérieure. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement des infrastructures de transports ferroviaires, qui exige des investissements techniques et financiers très importants, a en effet mobilisé les apports concomitants de deux disciplines, les sciences de l'ingénieur et l'économie, dans l'aide à la décision publique. En France, cette mobilisation préfigure la constitution d'une culture commune, particulièrement concentrée au sein du Corps des Ponts et Chaussées, et solidement ancrée, aujourd'hui encore, dans les services techniques des collectivités publiques, à l'échelle nationale comme à l'échelle locale. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport constitue un champ particulièrement fertile pour le calcul économique, comme en attestent les travaux de Jules Dupuit, précurseur du calcul de l'utilité, concept central de la micro-économie.

De manière générale, les approches économiques et les modèles de réseau et de trafic se construisent de manière symétrique aux approches sociologiques de la mobilité sociale : les mouvements des individus (ou des biens) dans l'espace constituent la problématique essentielle, tandis que les interactions sociales ou les variations de position dans l'espace social qui sont à l'origine de ces mouvements ou qui en découlent sont le plus souvent traitées de manière implicite. La raison essentielle de cette segmentation est liée à une différence de perspective temporelle : le domaine de pertinence des modèles agrégés est plutôt limité au court-terme – lorsque ces modèles sont utilisés pour la projection des circulations, ils font appel à une hypothèse de stabilité temporelle des comportements, en d'autres termes, ils formalisent un état d'équilibre ; à l'inverse, les approches sociologiques privilégient les temporalités longues au détriment de la dimension spatiale.

2.2. *L'invention de la notion de déplacement*

Dans les années 1970, des bouleversements majeurs vont conduire à une critique des approches technico-économiques traditionnellement appliquées au champ des transports. La remise en cause du rôle dominant de l'automobile dans le système de déplacements, notamment en milieu urbain est accentuée par la crise pétrolière et la rupture du rythme de la croissance économique. Le besoin d'une meilleure connaissance et d'une compréhension fine des pratiques individuelles de déplacement se fait alors sentir. S'appuyant à la fois sur les concepts et les méthodes d'investigation de l'économie, de la géographie et de la sociologie, un nouveau champ d'analyse se constitue, désigné couramment sous le terme de *socio-économie des transports*. Progressivement, des approches plus transversales vont se mettre en place.

Orientées de façon prioritaire vers les problématiques d'offre de transport, les approches techniques et économiques se sont peu intéressées aux déterminants individuels de la demande de déplacement. C'est dans cette voie que s'engagent les travaux de la socio-économie, en passant de la notion de flux à celle de déplacement. Alors que la logique d'adaptation de l'offre à la demande privilégie une approche segmentée en termes d'axes et de réseaux de transports, l'analyse de la demande de déplacements s'appuie à la fois sur une approche désagrégée des comportements individuels et sur une approche systémique, qui met en relation sur un territoire donné les comportements individuels et l'ensemble de l'offre de transport.

La problématique du choix individuel d'un *mode de transport*, appelée question du *choix modal*, constitue un domaine d'investigation privilégié dans les années 1970. Les premiers modèles désagrégés de choix modal sont mis au point aux États-Unis, et s'appuient sur les fondements théoriques de la micro-économie des choix discrets. Si la maximisation de l'utilité sous contrainte de coût généralisé reste le principe de base de la formalisation, les paramètres de la fonction individuelle d'utilité caractéristiques socio-démographiques, revenu, localisation résidentielle) font l'objet d'une exploration approfondie. Par ailleurs, du côté de l'interface entre réseaux et territoire, d'importants travaux sont menés sur la notion d'accessibilité, importée des États-Unis en France par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean Poulit.

2.3. La segmentation spatio-temporelle des études sur la mobilité spatiale (dans la mise en forme actuelle, n'apparaît pas comme un titre de rang 2)

L'invention de la notion de déplacement s'inscrit dans un mouvement plus général de partition de l'analyse de la mobilité spatiale autour de quatre formes que l'on peut différencier selon deux dimensions (tableau 1) : la temporalité dont elle relève (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elle se déroule (espace interne ou externe au bassin de vie). Chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et développe ses propres concepts, arènes et revues.

Tableau 1 - Les quatre formes principales de mobilité spatiale

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

La partition de l'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines a produit des avancées scientifiques non négligeables, mais ne permet que difficilement de traiter leurs articulations. Or, le développement rapide des réseaux de transports et de communication au cours des dernières décennies, en procurant des potentiels de vitesse très importants, a eu tendance à questionner la pertinence de ces segmentations, tout en plaçant au premier plan les interrogations portant sur les conséquences relatives à l'augmentation des mobilités sur les sociétés nationales.

3. En quête d'un élargissement du champ de la mobilité spatiale

3.1. Mobilité quotidienne : une ouverture progressive à l'analyse des modes de vie urbains

À partir des années 1980, le recours à la notion de mobilité au sein du champ de la socio-économie des transports témoigne de la volonté d'inscrire les problématiques de déplacements dans un contexte plus large, et de les associer aux approches sociologiques sur les modes de vie urbains. La transformation des outils et des concepts utilisés atteste de ces évolutions.

L'analyse de la mobilité quotidienne, décrivant les déplacements associés aux activités habituelles des individus, fera l'objet des principaux développements dans les années 1980 et 1990. L'évolution des outils et des concepts utilisés témoigne d'une évolution des problématiques de l'analyse des déplacements à celle des modes de vie urbains. Du côté des outils d'observation, on passe des enquêtes origines-destinations aux enquêtes-ménages déplacements permettant de recueillir des informations détaillées sur les caractéristiques socio-démographiques des ménages et des individus. Des indicateurs toujours plus sophistiqués (passage du décompte du nombre de déplacements à celui des distances, des vitesses, des boucles, etc.) permettent de tenir compte de façon fine des contraintes et de décrire la diversité des stratégies de mobilité individuelles (cf. approches par les activités ou *activity-based analysis*).

L'introduction du temps dans les analyses de la mobilité quotidienne va quant à elle révolutionner la manière de formaliser les comportements individuels de déplacements, en les replaçant dans une perspective temporelle plus large, celle où se révèlent les interactions réciproques entre

mobilité et urbanisme. Dans ce domaine, les travaux précurseurs sont dus à Szalai (1972) et à Zahavi (1980). En France, leurs intuitions serviront de base aux réflexions prospectives de Bieber, Massot et Orfeuil (1993) et aux travaux de Wiel (1999), qui soulignent le rôle des vitesses dans la coproduction entre croissance urbaine et croissance des mobilités.

Deux constats au moins apparaissent omniprésents dans les travaux, remettant progressivement en cause les segmentations préétablies dans le champ d'analyse de la mobilité :

- d'une part, les déplacements sont une demande dite « dérivée » (on ne se déplace pas pour se déplacer, mais pour accomplir une activité) ; d'où la nécessité d'appréhender finement les interactions sociales à l'origine des déplacements ;
- d'autre part, les déplacements et surtout les conditions de déplacements conditionnent la croissance urbaine autant qu'ils en découlent : il paraît donc important, par exemple, de coupler les analyses sur la mobilité résidentielle.

En effet, ce sont dans les articulations entre les différentes formes de mobilité et les arbitrages effectués par les acteurs que se trament les changements de la mobilité et l'avènement de « l'hypermobilité ». C'est ainsi que la compression de l'espace-temps bouscule les équilibres entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle et que dès les années 1990, émergent dans plusieurs pays européens (Hollande, Belgique, Suisse, Allemagne) des formes de déplacements qui ne cadrent que mal avec la partition d'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines : la pendularité de longue distance et la multirésidentialité (Schneider et al. 2002, Meissonnier 2001, Kesselring 2005, Kaufmann 2008).

Ces émergences ont pour conséquence de reposer la question d'une vision large et systémique de la mobilité, voire de questionner sa définition.

3.2. En quête d'une approche systémique de la mobilité

C'est dans l'ouvrage intitulé « Mobilité spatiale » que Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) jettent les bases d'une approche systémique de la mobilité. Ils définissent la mobilité comme *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré*. Avec cette définition, la mobilité a une double composante, spatiale et sociale, et s'inscrit ainsi dans le prolongement des travaux de l'École de Chicago. Michel Bassand estime que « la mobilité spatiale est un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (Bassand, 1986, p. 25).

Une vingtaine d'années plus tard, des chercheurs démontrent que *déplacement* et *mobilité* ne sont pas synonymes (Flamm 2004, Kesselring 2005, Kaufmann 2008) et qu'on peut se déplacer beaucoup sans être socialement très mobiles. Ces considérations sont anciennes, et renvoient précisément à l'École de Chicago et à la définition de la mobilité comme changement. Plus précisément encore, on redécouvre durant cette période une opposition chère à Mc Kenzie (1927) entre la *mobilité*, qui était considérée comme un déplacement événementiel se caractérisant par le fait qu'il marque de son empreinte l'histoire de vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise [une migration, l'achat d'une maison], et la *fluidité*, définie alors comme un déplacement sans effet particulier sur la personne [acheter du pain, se promener], donc de l'ensemble des déplacements routiniers de la vie quotidienne. Les recherches menées sur la base de ces notions anciennes montrent que les personnes qui parcourent le plus de kilomètres par an ne sont généralement pas les personnes les plus mobiles. Ceux qui sont considérés comme « hypermobiles », soit ceux qui travaillent très loin de leur domicile, ou ceux qui ont deux domiciles, un pour la semaine dans la ville de leur travail et un autre où ils passent les fins de semaine, se déplacent énormément, mais sont de facto peu mobiles. Leurs déplacements leur servent souvent à éviter d'être confrontés à des changements trop radicaux dans leur vie et à préserver leur univers familial (les relations sociales, l'attachement à un logement, un quartier ou une ville). C'est d'une certaine manière pour changer d'état le moins possible qu'ils bougent beaucoup, évitant par ce biais d'être confrontés à l'altérité.

Ces mêmes recherches indiquent par ailleurs que les acteurs qui voyagent le plus, économiquement bien dotés en général, sont souvent obligés de le faire par la situation dans laquelle ils se trouvent et qui leur impose un jonglage complexe des activités dans le temps et l'espace. Il n'est pas rare que lorsqu'ils ont le choix, ils préfèrent la flânerie urbaine à pied au vol transatlantique... Se posent dès lors toute une série de questions : la société qui offre la grande liberté de mouvement n'est pas celle qui impose l'utilisation de moyens de transports rapides comme l'automobile, le TGV ou l'avion, mais celle qui permet l'épanouissement de la plus grande pluralité de projets de mobilité : l'ancrage local ou le cosmopolitisme, la carrière professionnelle ou l'investissement dans les loisirs, le projet familial ou la vie sans enfants, l'habitat en ville ou l'habitat périurbain, l'insertion sociale dans la proximité ou l'insertion sociale dans la connexité, etc.

Poser la mobilité comme un phénomène social total revient à en faire une dimension centrale de la vie sociale. Dans cette perspective, le géographe Jacques Lévy a construit le concept de capital spatial par analogie au capital social. Selon lui, le capital spatial est "l'ensemble des ressources, accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société" (Lévy, 2003). Il estime que la structure sociale traditionnelle se maintient et que la mobilité constitue un capital supplémentaire.

Vincent Kaufmann propose quant à lui d'utiliser le terme de *motilité* pour qualifier le potentiel de mobilité des acteurs qu'il considère aussi comme une ressource désormais essentielle de la position sociale, au point d'en faire une forme de capital. « La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. On peut décomposer la motilité en facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation des possibilités). Ces trois dimensions font système, elles se co-produisent et ne peuvent être abordées séparément. » (Kaufmann, 2001).

4. Controverses autour de la thèse de la mobilité généralisée

Il est temps à présent de revenir sur les controverses autour de la thèse de la mobilité généralisée, afin d'examiner dans quelle mesure elles sont éclairées par l'étude des origines de cette notion dans les champs de la sociologie et de la socio-économie des transports.

Cette thèse, qui place la mobilité au cœur des transformations sociétales actuelles, est essentiellement issue des milieux de la sociologie et de la géographie, deux disciplines confrontées, du fait de la compression de l'espace-temps, à divers questionnements sur le devenir des structures sociales et des territoires.

Pour Pierre Bourdieu (1993), « l'ordre social s'accomplit sans doute, pour une part importante [...] au travers des déplacements et des mouvements du corps que [les] structures sociales converties en structures spatiales [...] organisent et qualifient ». La mobilité est analysée comme un fait social total au sens de Marcel Mauss (1923), c'est-à-dire comme un phénomène banalisé par les habitudes au point où il devient une partie intégrante des identités, des mœurs mais aussi du savoir-faire quotidien. Bref, la mobilité se trouve au cœur des transformations sociales, c'est un phénomène qui ne relève pas d'un niveau mais de plusieurs à la fois économique, juridique, religieux, symbolique.

Dans son ouvrage intitulé « Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First century », le sociologue John Urry (2000) propose de considérer les mobilités des personnes, des biens et des idées comme objet central de la sociologie, car affirme-t-il, les structures sociales se sont fluidifiées. Selon Urry, « ce qui définit le monde contemporain c'est la circulation, bien plus que les structures et les organisations stables ». Le développement d'une culture de la mobilité affaiblit les structures sociales et les institutions nationales. La généralisation des mouvements remettrait en cause l'idée même de société, d'ancrage, de territoire. En appliquant son analyse à l'ensemble des évolutions sociétales, dont la mobilité spatiale n'est qu'un révélateur parmi d'autres, Zygmunt Bauman

(2000) prétend quant à lui que nous serions entrés dans l'ère d'une « modernité liquide », un monde dans lequel les flux se trouvent à la base de nouvelles interactions sociales. D'autres auteurs évoquent une mise en *mobilité généralisée* (Bourdin, 2004), qui se caractérise notamment par l'augmentation des distances parcourues, l'accroissement de la mobilité sociale et des divorces, la diversification des croyances, des modalités d'information, etc. Bourdin définit la mobilité comme « *le fait de changer de position dans un espace réel ou virtuel, qui peut être physique, social, axiologique, culturel, affectif, cognitif* » et insiste sur la relation entre croissance des mobilités et individuation.

Cette priorité accordée à l'analyse de la mobilité spatiale s'accompagne d'une forte réserve à l'égard d'une assimilation entre mobilité et déplacement. « *La mobilité est partout, dans un continuum, du quotidien au biographique, de l'éphémère au définitif, des choses aux hommes, de l'infra-local au mondial* », affirme le géographe Jacques Lévy (2004) dans la conclusion des actes d'un colloque de Cerisy consacré aux Sens du mouvement. Mais, complète-t-il aussitôt, « *la mobilité, ce n'est pas seulement le déplacement, c'est aussi la possibilité, la potentialité, la virtualité de déplacement. Nous sommes impliqués dans le mouvement même lorsque nous sommes arrêtés* ». En d'autres termes, ce retour à l'espace, au mouvement, ne s'accompagne ni d'une négation de la dimension sociale de la mobilité, ni d'une réduction de la mobilité à sa dimension effective, à savoir le déplacement.

On pourrait avancer l'hypothèse que le processus de complexification des rapports sociaux, associé aux mouvements d'individuation et de différenciation, s'accélère à travers l'augmentation des mobilités. En 1925, dans un texte intitulé « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », le géographe Ernest W. Burgess écrivait : « *Le fait saillant de la société moderne est la croissance des grandes villes. Nulle part ailleurs, les changements considérables entraînés par l'industrie mécanisée sur nos modes de vie ne sont inscrits avec autant d'évidence que dans les villes.* ». Selon les chercheurs de l'École de Chicago, la ville apparaissait comme le lieu de la mise en présence de personnes étrangères les unes aux autres, où la proximité physique, loin d'exclure la distance sociale, peut au contraire la révéler et la renforcer. Les parcours, les histoires personnelles, sont également des facteurs de renforcement des distances : « *En ville, la communication s'opère sur un fond de distance et d'altérité que toutes les forces de mobilité contribuent à renforcer : immigration, itinéraires résidentiels intra-urbains, et même déplacements routiniers, qui signifient l'insertion fragmentée de chaque individu dans des milieux et dans des espaces séparés* » (Grafmeyer et Joseph, 1979). En permettant aux individus de s'affranchir de la proximité physique pour augmenter et diversifier leurs possibilités d'interactions sociales, l'augmentation des vitesses de transport et de télécommunication marquerait bien une nouvelle étape dans le processus de la complexification des rapports sociaux.

La thèse de la mobilité généralisée est néanmoins réfutée par certains auteurs, notamment en raison de sa trop faible prise en considération des inégalités sociales et spatiales.

Pour l'économiste Pierre Veltz (2004), ces représentations sont discutables et se heurtent notamment à deux types de constats. Le premier est relatif à l'absence de linéarité historique dans le développement de la mondialisation et des mobilités (en témoigne la relative faiblesse des mouvements de personnes face aux vastes migrations du XIX^e siècle) et aux inégalités sociales face à la mobilité (entre ceux qui profitent de – ou participent pleinement à – la mondialisation des échanges et ceux qui sont immobiles ou au contraire soumis à des mobilités forcées). Le second porte sur la polarisation géographique croissante (des ressources, de certains flux financiers ou commerciaux) qui accompagne le développement de la mobilité des facteurs.

L'investissement croissant des citadins dans leur logement, qu'attestent le développement de l'accès à la propriété, l'augmentation des dépenses consacrées à ce poste mais aussi l'attention accordée à l'environnement de la résidence principale (par exemple en termes de qualité des établissements scolaires), tendent par ailleurs à tempérer la figure du « citadin nomade » (Boltanski et Chiapello, 1999), en montrant que « la société hypermobile est tout sauf désancrée » (Massot et Orfeuil, 2005).

Enfin, la mobilité ne s'impose pas à tous les groupes sociaux. Pour le géographe Tim Cresswell (2004), la mobilité *n'est pas vécue par tous* et *n'est pas vécue de la même manière* par tous. Il existe de

fortes inégalités entre les individus, notamment en fonction du revenu. Le vécu de la mobilité est très différent selon que l'on appartient aux élites cosmopolites ou au peuple local (expérience quotidienne autour du lieu de résidence, ancrée dans leur culture et histoire). Mais il existe aussi une mobilité du peuple. On ne peut pas simplement opposer les hypermobiles et les immobiles car il faut inclure également le vécu de la mobilité (sous-prolétariat mobile et cosmopolite). Il faut par exemple distinguer la mobilité du touriste de celle du vagabond.

Derrière ces controverses, on voit poindre la question des idéologies et du rapport à l'action publique. Pour Cresswell (2004), alors même que la mobilité a été associée à la conquête de la citoyenneté, elle ne garantit pas à ceux qui la pratiquent une position sociale nécessairement supérieure : les « élites cinétiques » se déplacent avec un sous-prolétariat cosmopolite, mobile, mais qui ne jouit pas pour autant pleinement de sa liberté ni de ses droits de citoyens. Au droit à la mobilité défendu par les uns, dans une perspective résolument libérale, s'oppose le droit à l'immobilité, ou le questionnement face à ce qui peut devenir une injonction à la mobilité ou à la flexibilité, lorsque celle-ci concerne les conditions de travail (Moscovici, 1959). Par opposition aux thèses qui font de l'accès à la mobilité la condition nécessaire à l'insertion sociale des individus (Le Breton, 2005), certains travaux insistent sur la persistance de la dimension territoriale et résidentielle de l'intégration sociale : « [Ces travaux] postulent pas ailleurs que les groupes qui n'y ont pas accès au même niveau seraient condamnés à l'isolement dans des espaces dévalorisés, qui auraient, de plus, perdu une grande partie de leur rôle d'identification et de socialisation, sauf dans ses effets les plus négatifs. » (Fol, 2005).

A l'étude de la notion de mobilité dans les sciences sociales, il conviendrait donc de coupler celle des valeurs associées à ce terme, une perspective d'analyse encore peu explorée à ce jour.

Références bibliographiques

- Bassand Michel, *La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique*, in Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard, Université de Neuchâtel, EDES, 1986.
- Bassand Michel, Brulhardt Marie-Claude, *Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin, Georgi, 1980.
- Bauman Zygmunt, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000.
- Bieber Alain, Massot Marie-Hélène, Orfeuill Jean-Pierre, *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Synthèse Inrets n°19, 1993.
- Boltanski Luc et Chiapello Eve, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.
- Bourdieu Pierre, *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.
- Bourdin Alain, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, 2005, pp. 5-21.
- Bourdin Alain, *L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée*, in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), *Les sens du mouvement*, Editions Belin, 2004, pp. 91-98.
- Castells Manuel, *The rise of the network society. The information age*, Oxford, Blackwell, 1996.
- Cresswell Tim, *Justice sociale et droit à la mobilité*, in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), *Les sens du mouvement*, Editions Belin, 2004, pp. 145-153.
- Flamm Michael, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Montulet Bertrand et Kaufmann Vincent (eds), *Mobilités, fluidités, libertés ?* Edition des Facultés Universitaires de Saint-Louis, 2004, pp. 71-94.
- Fol Sylvie, *Mobilité des pauvres et rapports au territoire*, Mémoire pour l'Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Paris 1, 2005.
- Grafmeyer Y. et Joseph I., *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champs Flammarion, 1979.

- Kaufmann V., 2008, *Bi-résidence et pendularité de longue distance en Suisse*, in Authier J.-Y., Bonvalet C. et Lévy J.-P. Actes des entretiens Jacques Cartier 2006.
- Kaufman V., 2001, *La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ?*, in Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (dir.), 2001, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 87-102.
- Kesselring S., (2005) "New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity". *Zeitschrift für Familienforschung*, Heft 2/2005, pp. 129-143.
- Lannoy Pierre, *L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940*, *Revue Française de Sociologie*, 44-3, 2003, pp. 497-529.
- Le Breton E., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, 2005.
- Lévy Jacques, *Essences du mouvement*, in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), *Les sens du mouvement*, Editions Belin, 2004, pp. 298-307.
- Lévy Jacques, « Capital social », in Lévy Jacques et Lussault Michel (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, pp. 124-126.
- Lussault Michel, *La mobilité comme événement*, in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), *Les sens du mouvement*, Editions Belin, 2004, pp. 109-116.
- Massot Marie-Hélène et Orfeuil Jean-Pierre, *Penser les mobilités de demain. Essai de clairvoyance prospective*, Le Banquet, Paris, CERAP-IEP.
- Mauss Marcel, *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques, 1923*, *L'Année Sociologique*, seconde série, I : 30-186.
- McKenzie Roderick, "Spatial Distance and Community Organisation Pattern", *Social Forces*, vol. V(4), 1927, pp. 623-627.
- Meissonnier J., (2001) *Provinciliens : les voyageurs du quotidien*, éditions de l'harmattan, Paris.
- Merlié Dominique et Prévot Jean, *La mobilité sociale*, Paris, La Découverte, 1997.
- Moscovici Serge, *La résistance à la mobilité géographique dans les expériences de reconversion*, *Sociologie du travail*, n°1, 1959.
- Schneider, N. F., Limmer, R., & Ruckdeschel, K. (2002). *Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*, Campus: Frankfurt am Main.
- Sorokin Pitirim A., *Social Mobility*, New York, Harper and Brothers, 1927.
- Szalai A., *The use of Time*, Paris, Mouton, 1972.
- Urry John, *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-First Century*, Londres, Routledge, 2000 (traduction française : *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, 2005).
- Veltz Pierre, « L'économie de toutes les mobilités », in Sylvain Allemand, François Ascher et Jacques Lévy (dir), *Les sens du mouvement*, Belin, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, décembre 2004, pp. 49-59.
- Wiel Marc, *La transition urbaine. Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, 1999.
- Zahavi Yacov, *The Umot Model*, DOT, Washington DC, 1980.